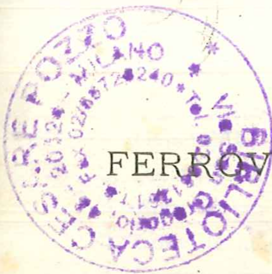




FERROVIE DELLO STATO

ISTRUZIONE

PER LA

EFFETTUAZIONE DEI TRENI REALI



Edizione Dicembre 1906
(comprende l'errata-corrige di cui l'Ordine di Servizio N.° 125-1906)

ROMA
STABILIMENTO TIPOGRAFICO G. CIVELLI
1906

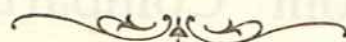
INDICE

Ved. Ordine di Servizio N. 125-1906.

ISTRUZIONE

PER LA

EFFETTUAZIONE DEI TRENI REALI



ART. 1.

Generalità.

Un *treno Reale* effettuato dietro richiesta della Real Casa o del Governo deve di massima essere immediatamente preceduto da un *treno staffetta* che percorre lo stesso binario del treno Reale, vincolando le stazioni ed i bivi a mantenere immutata la disposizione dei deviatoi incontrati di punta.

ART. 2.

Preavviso d'effettuazione.

1. La Direzione Compartimentale che riceve direttamente la domanda per l'effettuazione del treno Reale, ne darà immediatamente preavviso,

indicando l'ora approssimativa di partenza e la via da seguirsi, con un unico telegramma diretto:

a) alla Direzione Generale;

b) agli Uffici distaccati di Movimento, Trazione e Mantenimento aventi giurisdizione sulle linee del Compartimento da percorrersi dal treno Reale;

c) alle Direzioni Compartimentali successive fino a quella da cui dipende la stazione d'arrivo del treno Reale.

2. Ciascuna Direzione Compartimentale segnerà ricevuta, e darà tosto analogo preavviso telegrafico come al punto *b)* del precedente capoverso.

Art. 3.

Accordi per la compilazione dell'orario.

1. Appena la Direzione Compartimentale — che ha ricevuta la richiesta per l'effettuazione del treno — ne avrà compilato l'orario per la propria circoscrizione, telegraferà immediatamente alla Direzione successiva l'ora di arrivo del treno stesso alla stazione confinante, con quelle maggiori notizie che potessero giovare alla compilazione dell'intero orario.

2. Se, invece dell'ora di partenza, la Casa Reale fissasse l'ora di arrivo, la Direzione Compartimentale che riceve la domanda darà il preavviso al Compartimento da cui dipende la stazione d'arrivo, perchè questo concordi l'orario in senso inverso a quello indicato nel precedente capoverso.

3. La Direzione Compartimentale, nella cui giurisdizione ha origine il treno Reale, ha inoltre l'obbligo di telegrafare appena possibile alle altre Direzioni interessate il peso e la lunghezza, almeno approssimativi, del treno medesimo; tali notizie dovranno essere subito partecipate all'Ufficio della Trazione di ciascuna Direzione Compartimentale, e da questo agli Uffici distaccati (Sezioni o Riparti).

Art. 4.

Compilazione dell' orario.

Per la compilazione dell'orario dei treni Reali si dovranno osservare le seguenti norme:

1. Sin tanto che non sia transitato il treno Reale, il binario già percorso dalla staffetta non può essere impegnato da alcun altro treno o loco-

motiva. Quindi ciascun treno percorrente la stessa linea della staffetta e del treno Reale dovrà incrociare o cedere il passo all'una ed all'altro nella medesima stazione: ai treni delle linee affluenti dovrà essere prescritto di attendere il passaggio della staffetta e del treno Reale ai segnali fissi di protezione dei bivî o nelle stazioni finitime - secondo che la manovra dei detti segnali può essere o non comandata dalla stazione di diramazione: infine si dovrà prescrivere che anche i treni delle linee trasversali vengano trattenuti, come i precedenti, ai segnali fissi. Tali prescrizioni dovranno risultare dall'orario.

2. L'orario della staffetta sarà di regola compilato in modo che in ciascun tronco la distanza di questa dal treno Reale sia costante e commisurata alla percorrenza massima fra due stazioni telegrafiche consecutive, e vi sia il tempo necessario per il regime del giunto telegrafico rispetto al treno Reale. Quando però le condizioni del tronco siano talmente diverse da rendere opportuno di variare la distanza fra la staffetta ed il treno Reale, tale distanza potrà — d'accordo fra gli Uffici interessati — essere aumentata, facendo partire da una stazione altra staffetta prima che

sia arrivata quella precedente ; oppure diminuita, trattenendo la staffetta in una stazione, quando oltrepassato il tratto più lungo, convenga ridurre la distanza medesima. Sulle linee esercitate col sistema di blocco, la distanza fra la staffetta ed il treno Reale può essere commisurata alla percorrenza sulla sezione di blocco più lunga.

3. La velocità d'orario di un treno Reale, non dovrà, di massima, superare quella dei treni viaggiatori più rapidi che circolano sulle linee e tronchi percorsi dal treno stesso.

4. Le fermate saranno limitate per numero e per durata a quanto è strettamente necessario per assicurare un regolare servizio, ed a quelle eventualmente richieste dalla Casa Reale.

5. Nelle percorrenze da stazione a stazione saranno compresi i rallentamenti prescritti dall'Ufficio del Mantenimento.

6. Nello stabilire gl'incroci e le precedenze si dovrà fare in modo che la staffetta non abbia da subire alcun ritardo che possa cagionarne altro al treno Reale.

7. Si potrà ammettere il regime del libero transito per incroci o per precedenze senza fer-

mata della staffetta e del treno Reale, sulle linee tanto a semplice come a doppio binario, purchè il binario che questi treni percorreranno e quello occupato dall'altro treno non siano congiunti da traversata che abbia deviatoi incontrati di punta dalla staffetta e dal treno Reale; o purchè, se vi sono deviatoi incontrati di punta, la loro posizione sia assicurata da ferma-scambi collegati con apparati centrali ai segnali.

8. Saranno indicati nell'orario i treni straordinari dei quali fosse necessario evitare l'effettuazione per non portare incaglio alla marcia della staffetta e di conseguenza a quella del treno Reale.

9. Il treno Reale sarà segnalato come speciale dalla staffetta, per la quale saranno indicati nell'orario i treni segnalanti.

10. Sarà, di massima e sempreché sia possibile, evitato sulle linee a doppio binario l'incrocio in piena linea del treno Reale coi treni merci anche se con viaggiatori, e si dovrà disporre che i treni stessi rispettino in stazione il passaggio del treno Reale. Quando ciò non sia possibile senz'incaglio sensibile nella circolazione dei treni viaggiatori, la stazione, prima di lasciar proseguire il

treno merci sul tratto dove incrocerà il treno Reale, lo farà diligentemente ispezionare servendosi del personale del treno, ed occorrendo anche del macchinista. Analoga ispezione dovrà essere fatta ai treni merci che incrocino il treno Reale in una stazione, dopo aver incrociato la staffetta in piena linea.

11. Pei treni materiali sarà prescritta la sospensione delle corse sul tratto di lavoro da trenta minuti prima dell'ora d'arrivo della staffetta fino all'arrivo del treno Reale alla successiva stazione con locomotiva di riserva.

12. Sulle copie degli orari destinati ai Prefetti ed ai Sotto Prefetti dovrà figurare un' annotazione che specifichi quali treni sono viaggiatori fra quelli che incrociano o cedono il passo al treno Reale.

Art. 5.

Comunicazione telegrafica degli estremi dell'orario.

1. L'Ufficio Movimento di ciascuna Direzione Compartimentale, appena compilato l'orario per la propria circoscrizione, ne darà partecipazione agli Uffici della Trazione e del Mantenimento, e comunicherà le ore fissate:

per la partenza dalla stazione d'origine o da quella per la quale il treno entra nella propria circoscrizione;

per l'arrivo e per la partenza nelle stazioni intermedie di fermata, escluse quelle di semplice incrocio o di precedenza;

per l'arrivo nella stazione terminale od in quella in cui il treno esce dalla circoscrizione;

con circolare telegrafica diretta:

ai Servizi interessati della Direzione Generale, alle singole Direzioni delle Costruzioni dei RR. Telegrafi e dei Telefoni, agli Uffici distaccati di Movimento, Trazione e Mantenimento, Ispettori di Movimento ed Ispettore Sanitario del Compartimento.

2. Sarà cura delle singole Direzioni Compartimentali di informare i Capi delle Case dei Principi Reali aventi sede nella stessa città, nonchè il R. Prefetto, il Sindaco ed il R. Questore dell'ora stabilita per l'arrivo e per la partenza del treno stesso.

ART. 6.

Diramazione dell'orario per iscritto.

L'invio degli orari scritti si farà a cura dell'Ufficio Movimento delle singole Direzioni Com-

partimentali per la parte che lo riguarda, con piego urgente raccomandato:

ai Servizi interessati della Direzione Generale;

ai seguenti Funzionari ed Uffici interessati ed aventi giurisdizione sulle linee della propria circoscrizione percorse dal treno Reale, e cioè:

Prefetti o Sotto-Prefetti, Direzioni delle Costruzioni dei RR. Telegrafi e Telefoni, Uffici distaccati di Movimento, di Trazione e di Mantenimento, Ispettori di Movimento, Ispettore Sanitario, Capi Deposito locomotive e Capi Conduttori Principali, Sorveglianti del Mantenimento, almeno per il tratto che li interessa;

a tutte le stazioni interessate della linea percorsa dal treno Reale e delle linee di diramazione che, a norma della presente Istruzione e del Regolamento per la circolazione dei treni, debbono conoscerne l'effettuazione per assicurarne il servizio e la circolazione, e per regolare quella degli altri treni, inviando anche le copie occorrenti per la consegna al capo-treno ed ai macchinisti della staffetta e del treno Reale, ai capi-treno ed ai macchinisti dei treni incrocianti, precedenti, susseguenti o che comunque cedono il passo al treno Reale,

nonchè ai macchinisti delle locomotive di riserva e di rinforzo interessate. A questi ultimi potrà essere trasmesso anche solamente un estratto degli orari per la parte che li riguarda.

Art. 7.

Spedizione degli orari.

1. L'invio agli Uffici suddetti, quando essi hanno sede in una stazione cui pure si debba mandare l'orario, sarà fatto includendo l'orario stesso — debitamente indirizzato — nella medesima busta urgente destinata al capo-stazione.

2. L'invio dei pieghi urgenti diretti ai capi-stazione sarà fatto registrandoli sopra un avviso corrente mod. G-38 o G-38^a (da inscriversi sul foglio di corsa del treno cui si consegna), sul quale ciascun capo-stazione apporrà la propria firma in segno di ricevuta.

3. Sulla busta delle lettere urgenti sotto la parola *urgente* si scriverà:

Orario treno Reale (numero e sigla) ....
copie N............ .

4. S' intende che si invierà contemporaneamente nello stesso piego anche l'orario della

staffetta. Nel caso che si dovesse fare una spedizione a parte, si seguiranno le stesse norme tanto per l'invio come per gli avvisi e le ricevute di cui il seguente art. 8.

Art. 8.

Ricevuta degli orari.

1. Il capo-stazione che ritira l'avviso corrente deve verificare l'esistenza e la regolarità di tutte le ricevute, e darne conferma telegrafica all'Ufficio Movimento che ha diramato l'orario, specificando le eventuali ricevute mancanti e dandone avviso, in tal caso, anche alle stazioni interessate.

2. La stazione che ritira l'avviso corrente lo spedirà poi col primo treno in piego urgente raccomandato all'Ispettore di Movimento, il quale, previa verifica ed eventuali accertamenti, lo trasmetterà all'Ufficio Movimento della Direzione Compartimentale.

Art. 9.

Annuncio del treno Reale.

Fatta la diramazione dell'orario si provvederà all'annuncio, comprendendo nello stesso telegramma la staffetta ed il treno Reale.

Art. 10.

Trasmissione telegrafica dell'orario.

1. Quando per la ristrettezza del tempo sia necessario comunicare l'orario per telegrafo, il Capo dell'Ufficio Movimento comunicherà, con circolari telegrafiche dirette anche agli Ispettori di Movimento ed agli Uffici distaccati di Trazione e di Mantenimento, l'orario della staffetta ed insieme l'annuncio della sua effettuazione e del treno Reale. Per l'orario del treno Reale basterà aggiungere: *treno Reale segue a distanza di minuti* ..... (tutte lettere) quando la distanza fosse costante: se invece questa dovesse variare da tronco a tronco lungo il percorso indicato nel telegramma, si dovrà specificarlo dicendo: *treno Reale segue a distanza di minuti* ...... *da* ...... *a* .....; *minuti* ...... *da* ...... *a* .....; ecc.

2. Si avrà cura di fare telegrammi circolari separati per tronchi per evitare che riescano troppo lunghi e per facilitarne la trasmissione. Si dovrà però indicare alle stazioni capo-tronco il segnalamento della staffetta; ed il Capo dell'Ufficio Mo-

lell' orario.

del tempo sia
telegrafo, il
unicherà, con
agli Ispettori
ıti di Trazione
staffetta ed in-
uazione e del
no Reale ba-
a distanza di
distanza fosse
riare da tronco
el telegramma,
10 Reale segue
. . . *a* . . . . . ;
ecc.
ammi circolari
iescano troppo
ione. Si dovrà
nco il segnala-
lell'Ufficio Mo-

vimento dovrà inoltre impartire disposizioni telegrafiche alle stazioni più opportune - richiedendone conferma - per gli avvisi al personale dei treni interessanti il treno Reale.

3. I detti telegrammi verranno indirizzati dal Capo dell' Ufficio Movimento solamente alle stazioni capo-tronco, d' origine e termine di corsa del treno Reale. Spetta a queste stazioni di provvedere a termine dell'art. 10 Regolamento Circolazione Treni per le altre intermedie.

4. Le stazioni di origine e d'arrivo del treno Reale, quelle intermedie capo-linea e quelle capo-tronco confermeranno all'Ufficio Movimento, ripetendo integralmente la circolare telegrafica. Le altre stazioni intermedie confermeranno, a termini del Regolamento sopracitato, col seguente telegramma: *Inteso oggi* (o *domani*) . . . . (data) *staffetta* . . . . (numero o sigla) *arriva* . . . . (nome della propria stazione) *ore* . . . . . . *parte* . . . . . . (oppure *transita ore* . . . .) *incrociando* (oppure *precedendo*) *treno* . . . . (quando ne sia il caso). *Treno Reale segue a distanza di* . . . . (tutte lettere) *minuti*, *arriva ore* . . . . *parte* . . . . (oppure *transita ore* . . . .) *stesso incrocio* (o *precedenza*).

Art. 11.

Recapito degli orari a cura delle stazioni.

1. I capi-stazione avranno cura di far recapitare, con busta urgente, al rispettivo indirizzo gli orari trovati nel proprio plico — in conformità dell'art. 7 cap. 1 — con destinazione agli altri Uffici locali, ritirandone ricevuta.

2. Analogamente, nel ricevere l'orario telegrafico i capi-stazione devono accertarsi e curare che ne sia recapitata immediatamente copia agli Uffici, Funzionari ed agenti indicati nel precedente art. 6, se residenti in luogo.

3. Il Capo dell'Ufficio Movimento provvederà direttamente quando gli Uffici sopraindicati, benchè interessati, non risiedano in alcuna delle stazioni alle quali viene indirizzato l'orario telegrafico.

4. La consegna dell'orario o di un estratto dell'orario della staffetta e del treno Reale, in base al quarto alinea dell'art. 6, dovrà essere fatta dalla stazione d'origine del treno o dalla stazione capo-tronco o da altra più opportuna precedente a quella in cui il treno entra sulla linea percorsa dal treno

Reale. Il Capo di quest'ultima stazione e quello della stazione di fermata precedente dovranno assicurarsi personalmente che tale consegna sia stata fatta, e supplirvi in caso di mancanza.

5. La consegna dell'orario o dell'estratto dell'orario per la parte che può interessare il treno in questione sarà fatta al rispettivo capo-treno con annotazione sul foglio di corsa (prospetto A), ed al macchinista con mod. G-40.

6. È vietato al personale di dare ad estranei informazioni sull'orario e sul servizio della staffetta e del treno Reale: solamente i capi-stazione potranno — se richiesti — dare tali comunicazioni agli Ufficiali ed Agenti di P. S. e della R. Finanza ed alle Autorità locali.

7. Sulla lavagna delle stazioni i treni speciali Reali saranno inscritti con la relativa sigla e con le ore d'arrivo e di partenza o di transito.

ART. 12.

Correntale alla linea.

Tutte le stazioni della linea percorsa dal treno Reale — appena ricevuta la circolare telegra-

fica di cui gli Art. 9 e 10 — spediranno un'unica correntale mod. G-41 al personale di vigilanza in direzione opposta a quella della staffetta, comprendendovi anche le indicazioni relative al treno Reale, ed attenendosi in tutto alle disposizioni dei Regolamenti.

Art. 13.

Segnalamento.

I capi-stazione interessati provvederanno al segnalamento della staffetta e del treno Reale nel modo prescritto, salvo le variazioni che si rendessero necessarie per spostamenti nella circolazione dei treni.

Art. 14.

Composizione della staffetta e del treno Reale.

1. La staffetta dovrà di massima rimorchiare il solo bagagliaio.

2. Il treno Reale sarà composto in base agli accordi di volta in volta intervenuti con la Casa Reale, completandolo pei bisogni del servizio con

carrozze ordinarie e con altri veicoli scelti e verificati con la massima cura e diligenza, seguendo le norme in vigore per i treni di primaria importanza e di massima velocità.

3. Di regola, nel treno Reale sarà attivato il freno ad aria compressa automatico; tuttavia nella formazione normale di esso verranno possibilmente introdotti sin dall'origine tutti i freni a mano che sarebbero necessari per l'intero percorso nel caso che non funzionasse il freno continuo, tenuto anche conto delle maggiori pendenze.

4. Quando il treno Reale dovesse viaggiare di notte o traversare gallerie, il bagagliaio sarà munito di una scorta sufficiente di torce a vento.

ART. 15.

Scorta della staffetta e del treno Reale.

1. Sulla locomotiva della staffetta, oltre al macchinista ed al fuochista, prenderanno posto un Ispettore (od altro Funzionario di grado superiore) della Trazione ed uno del Mantenimento, oppure rispettivamente un Capo-deposito od un Sorvegliante del Mantenimento.

2. Sulla locomotiva del treno Reale prenderanno posto, oltre al macchinista ed al fuochista, un Ispettore (od altro Funzionario di grado superiore) della Trazione ed uno del Mantenimento, od un Sorvegliante. Le locomotive di rinforzo saranno scortate da Capi-deposito.

3. Nel bagagliaio della staffetta prenderanno posto un Ispettore o Sotto-Ispettore del Movimento — od anche un Capo-stazione — ed un Capo-treno coi relativi attrezzi: nel bagagliaio del treno Reale dovranno viaggiare anche un Capo-verificatore per la sorveglianza esterna al materiale del treno, uno o più agenti del Riparto Tecnico del Movimento addetti alla manutenzione delle linee e degli Uffici telegrafici, nonchè un Guardafili governativo.

4. Indipendentemente dalla presenza o meno di Funzionari anche di maggior grado, il treno Reale sarà scortato per il tratto sottoposto alla rispettiva giurisdizione:

dal Capo dell'Ufficio Movimento che assumerà la direzione del treno;

dal Capo dell'Ufficio Mantenimento;

da un Funzionario del Riparto Tecnico suddetto munito del relativo apparecchio portatile (chiamata **ü**);

da un Ispettore Sanitario munito della cassetta medicinali.

5. Il servizio del personale di scorta al treno Reale dovrà, a cura del Capo-conduttore principale, essere ripartito in modo che il treno sia guardato su entrambi i fianchi durante le fermate, procurando che almeno un agente si trovi di guardia nell'interbinario opposto al marciapiedi di servizio e vicino alla carrozza occupata dalle LL. MM.

Art. 16.

Circolazione della staffetta e del treno Reale.

1. La staffetta deve essere considerata come un treno *speciale* di primaria importanza, e la sua marcia deve essere regolata da tutte le norme vigenti per la circolazione dei treni speciali. Solamente in considerazione della sua composizione si ammette che la distanza fra la staffetta e un treno che la precede anche agli effetti dell'art. 15 capov. 2 Regolamento Circolazione Treni possa limitarsi a quelle minime consentite dal capoverso 1 dell'articolo stesso; escluso ben inteso il caso contemplato dal capoverso 2 del successivo articolo 22.

2. Per la staffetta dovrà essere dato da stazione

a stazione il *telegramma di partenza* ed il *giunto* rispetto al treno Reale, al quale pure dovrà essere applicato il regime stesso del telegramma di partenza unito a quello del giunto per riguardo a un treno susseguente, con le norme prescritte dall'art. 3 Regolamento Circolazione Treni.

3. Sui tratti di linea esercitati col sistema di blocco sarà sufficiente il consenso di blocco da sezione a sezione.

4. In aumento alle disposizioni dell'art. 15 Regolamento Circolazione Treni, capov. 5, dovrà essere dato avviso (*) al macchinista della staffetta, e fatta annotazione sul foglio di corsa per la mancanza del giunto o del consenso del treno precedente, ed analogamente si dovrà procedere per il treno Reale nel caso che non si potesse ricevere il giunto od il consenso della staffetta in causa d'interruzione del blocco o del telegrafo.

5. Analogamente, quando la staffetta sia stata regolarmente segnalata ma non sia pervenuta la correntale inviata al personale di vigilanza dalla stazione successiva, dovrà nei casi di cui al

(*) *Attenzione sino a . . . . mancando giunto* (o *consenso*) *tr. . . . .* (o *staffetta*).

capoverso 19 dell'art. 10 Regolamento Circolazione Treni esserne dato avviso (*) al macchinista ed al capo-treno.

6. Nei casi di cui i precedenti capov. 4 e 5 il Funzionario del Movimento che ha la direzione del treno potrà prescrivere quelle maggiori cautele che reputasse opportune in relazione alle condizioni di tempo e di luogo.

7. Le stazioni si dovranno attenere scrupolosamente alle particolari prescrizioni contenute nell'orario della staffetta e del treno Reale, avendo in ogni modo presente quanto segue:

si invigilerà acchè i treni interessanti la marcia degli speciali Reali viaggino in orario, procurando di mantenerli leggeri e di evitare servizi complicati nelle stazioni;

in caso di spostamento d'incrocio o di precedenza le stazioni potranno valersi del regime del libero transito per la staffetta e per il treno Reale, purchè si verifichino le condizioni previste dal punto 7 del precedente art. 4;

per ricuperare in caso di ritardo le stazioni potranno anche sopprimere le fermate della staf-

---

(*) *Attenzione sino a.... mancando correntale ai guardiani.*

fetta o del treno Reale in conformità dell'art. 24, capov. 13, Regolamento Circolazione Treni; ma ne dovranno sempre preavvisare il Funzionario del Movimento che ha la direzione del treno per le sue eventuali disposizioni.

ART. 17.

Circolazione del treno Reale quando mancasse la staffetta.

1. Quando per una ragione qualsiasi venisse a mancare la staffetta, oltre alle disposizioni che verranno date dal Funzionario di scorta, il treno Reale dovrà viaggiare da stazione a stazione col *consenso telegrafico* ed anche, *nei casi ammessi*, col *libero transito*.

2. Analoghe disposizioni saranno osservate nel caso che il viaggio richiesto venisse effettuato con un treno ordinario, il quale non potrà essere seguìto da alcun altro treno se non col *giunto telegrafico* - com'è prescritto per i treni Reali - (Articolo 16, capoversi 2 e 3).

ART. 18.

Servizio delle stazioni.

1. Per il servizio dei treni Reali dovranno trovarsi al completo, come dal relativo turno di

servizio, gl' impiegati ed agenti addetti al movimento, al telegrafo, alle manovre, ai deviatoi, sostituendo i mancanti con agenti fuori turno. In ogni stazione sarà presente il capo-stazione, coadiuvato possibilmente almeno da un telegrafista, e nelle stazioni principali sarà presente oltre il capo-stazione titolare, quel maggior numero che sarà giudicato opportuno di capi-stazione aggiunti e degli altri agenti suindicati.

2. In modo analogo sarà provveduto per riguardo al personale della Trazione, disponendo che siano presenti i verificatori, untori, accenditori e fuochisti dei rifornitori anche quando il passaggio del treno Reale abbia luogo in ore fuori del rispettivo orario.

3. Le locomotive di riserva col personale relativo dovranno trovarsi pronte a partire, girate nel senso della marcia del treno Reale, mezz'ora prima che la staffetta entri nella rispettiva zona d'azione — che sarà all' uopo assegnata dall'Ufficio competente della Trazione — e sino a che il treno Reale non sia uscito dalla zona medesima.

4. Le manovre che possono in qualsiasi modo impegnare il binario che deve essere percorso dal

treno Reale dovranno sospendersi nei limiti di tempo prescritti (Art. 8 Regolamento Circolazione Treni) prima dell'arrivo della staffetta, e non potranno essere riprese che dopo l'arrivo del treno Reale.

5. Cessate le manovre, e non più tardi di 10' prima del passaggio della staffetta, il capo-stazione eseguirà la visita ai deviatoi tanto in entrata che in uscita, compresi anche quelli manovrati con apparati centrali, assicurandosi del regolare funzionamento dei segnali a distanza.

6. Nelle principali stazioni ed ovunque sia possibile, la sorveglianza dei deviatoi ed eventualmente dell'apparato centrale di manovra dalla parte dell'arrivo del treno Reale sarà affidata ad un capo-stazione aggiunto o ad altro impiegato abilitato al movimento.

7. I deviatoi ed i segnali di un bivio saranno pure disposti, a tempo debito, per il passaggio dei treni speciali Reali. Dovranno essere visitati come sopra dal capo o da un aggiunto della stazione da cui il bivio dipende, quando non sia stato altrimenti disposto.

8. Si dovrà evitare, quando sia possibile, che i treni che si trovassero in stazione sostino su binari

adiacenti a quello di ricevimento del treno Reale, procurando che almeno resti libero il tratto corrispondente alla fronte del treno Reale durante la fermata.

9. Quando per coincidenze di treni si verificasse un sensibile concorso di viaggiatori, il capo-stazione disporrà perchè il servizio di questi sia eseguito possibilmente dalla parte opposta a quella destinata al servizio del treno Reale ed alle Rappresentanze ufficiali. Disporrà pure che le operazioni di servizio al treno Reale medesimo vengano fatte, per quanto è possibile, dalla parte opposta al marciapiedi occupato dalle Rappresentanze o dal pubblico, e così gli agenti potranno operare più liberamente di comune accordo.

10. Il Capo dell'Ufficio Movimento che accompagna il treno Reale telegraferà a tempo opportuno a quelle stazioni, nelle quali è preveduto un ricevimento ufficiale, la distanza precisa fra la traversa anteriore della prima locomotiva ed il terrazzino di rappresentanza della carrozza Reale, affinchè il dirigente interessato possa disporre che un agente si collochi *dalla parte opposta* col segnale d'arresto nel punto preciso ove la detta locomotiva dovrà arrivare e fermarsi con la traversa anteriore.

11. Quando non sia stato possibile conoscere tale distanza, il capo-stazione farà collocare un agente in corrispondenza al punto ove dovrà fermarsi il terrazzino Reale, e disporrà che all'arrivo del treno Reale due manovratori accompagnino il treno, l'uno presso la prima locomotiva e l'altro di fianco al terrazzino medesimo per ottenere, con opportuni segnali riferendosi a quello esposto dall'agente fermo, l'arresto nel punto voluto. I detti tre agenti si dovranno trovare dalla parte opposta a quella occupata dalle Autorità.

Art. 19.

Servizio della linea.

1. Il Servizio del Mantenimento dovrà predisporre una speciale sorveglianza lungo le linee e particolarmente ai bivî, ai posti di blocco, ai deviatoi in piena linea, ai passaggi a livello, presso le opere d'arte più importanti — cioè sottovia, cavalcavia, viadotti, trincee e gallerie — ed in qualunque punto dove più facile possa prevedersi la introduzione abusiva di persone estranee sulla linea oppure un pericolo di ingombri sul binario per caduta di massi, per frane od altre cause special-

mente in caso di cattivo tempo. Provvederà inoltre affinchè la visita alla linea da parte degli agenti di vigilanza venga fatta dopo il transito del treno che precede o va ad incrociare il treno Reale, e poco prima del passaggio di questo; restando inteso che nessun lavoro dovrà farsi all'armamento del binario nell'intervallo fra il passaggio della staffetta e del treno Reale, a meno che non occorra per assicurare la marcia di quest'ultimo.

2. Qualora l'Autorità Politica ritenesse necessario di far coadiuvare dalla forza pubblica il personale di vigilanza, gli Uffici locali del Mantenimento indicheranno, a richiesta dell'Autorità medesima, i punti della linea nei quali si ritiene più opportuna la cooperazione della forza stessa.

3. Occorrendo di sussidiare il personale ordinario di guardia per il servizio speciale di vigilanza, gli Uffici locali di Mantenimento ricorreranno all'opera dei Capi squadra e dei cantonieri, ed assumeranno all'occorrenza qualche avventizio scelto fra gli operai già conosciuti ed esperimentati, collo scopo di rendere più facili le comunicazioni fra il personale e più intensa la vigilanza della linea.

4. Non solo i guardiani ma anche tutti gli

altri agenti destinati a presenziare il treno Reale dovranno essere provvisti ciascuno dei mezzi di segnalamento, e dovranno assicurarsi che questi mezzi, siano a mano o fissi, diurni o notturni, ordinari o straordinari, funzionino regolarmente.

5. Almeno un'ora prima del passaggio del treno Reale dovranno essere tolti dalla linea ed assicurati a chiave i carrelli che si trovassero in circolazione.

6. Sulle linee o tronchi di linea percorsi dal treno Reale non potranno essere posti in circolazione i carrelli se non un'ora dopo che il detto treno Reale sia giunto alla prossima stazione munita di locomotiva di riserva, tenuto conto dell'orario normale del treno e degli eventuali ritardi annunciati.

7. I deviatoi incontrati di punta in piena linea saranno presenziati dal sorvegliante o da un capo-squadra-cantonieri. Anche i bivi dipendenti dalle stazioni, ma alquanto discosti, saranno — previ accordi con gli Uffici interessati — visitati, e, se incontrati di punta, anche presenziati dal sorvegliante, come sopra.

8. I passaggi a livello verranno chiusi regolarmente per il transito della staffetta, e non saranno riaperti se non dopo che sarà passato il treno

Reale, fatta eccezione per quelli muniti di dischetti di protezione con soneria d'avviso, pei quali si disporrà che l'avviso stesso venga dato 10′ prima del passaggio effettivo del treno, ed allora soltanto verranno chiuse le sbarre e disposti a via libera i dischetti.

9. I passaggi a livello prossimi alle stazioni, quando sia possibile, saranno presenziati da un apposito agente munito d'orologio ben regolato, e che potra permettere il passaggio dei soli pedoni fino a 5′ prima del treno Reale.

10. Gli agenti di vigilanza devono rimanere al loro posto di guardia sino a mezz'ora dopo l'arrivo del treno Reale alla prossima stazione con locomotiva di riserva.

11. Tutto il personale di vigilanza addetto alla scorta ed al segnalamento del treno Reale deve portare l'uniforme prescritta.

ART. 20.

Avvisi telegrafici durante il viaggio.

1. Durante il viaggio del treno Reale il Funzionario del Movimento che ha la direzione del treno telegraferà alla Direzione Generale (Servizio dell'Esercizio):

a) la partenza dalla stazione di origine o da quella per la quale il treno Reale entra nelle Ferrovie dello Stato;

b) l'arrivo alla stazione destinataria od a quella per la quale il treno esce dalle linee dello Stato;

c) l'arrivo ed il proseguimento nelle stazioni più importanti (stazioni testa di linea, di diramazione di tre o più linee, o di città ragguardevole, ecc.);

d) l'arrivo ed il proseguimento nelle stazioni ove il treno, per orario o per altri motivi, si fermasse oltre mezz'ora.

2. Quando le notizie sopradette indicassero un ritardo di 30′ e più, sarà compreso nel telegramma un breve cenno sommario dei motivi che lo hanno causato.

3. Le informazioni di cui il precedente punto *c*) saranno sempre date a cura del Funzionario in arrivo con un solo telegramma comprendente l'arrivo e la partenza; se la fermata si prolungasse per oltre mezz'ora ed il Funzionario venisse cambiato, quello in arrivo telegraferà l'arrivo, e quello in partenza il proseguimento. Ciò anche nel caso di cui il punto *d*).

Art. 21.

Contegno del personale.

Nel servizio dei treni Reali tutto il personale deve in modo speciale procedere con calma ed attenzione, astenendosi da discorsi inutili sia coi colleghi, sia coi militari e con gli agenti di Pubblica Sicurezza incaricati della sorveglianza, e sia infine col pubblico.

Art. 22.

Facoltà speciali.

1. Alla Direzione Generale è riservata la facoltà di disporre o d'autorizzare che la velocità del treno Reale superi in tutto il percorso o in determinati tratti di linea i limiti fissati dall'art. 4, capoverso 3. Quando l'itinerario del treno Reale comprenda linee o tronchi non percorsi da treni diretti, od il peso del treno Reale debba superare quello normale dei diretti, saranno dalla Direzione Generale assegnate le categorie o velocità d'orario e le soste per il servizio di macchina in relazione ai mezzi di trazione da impiegarsi.

2. Per evitare forti ritardi ai treni viaggiatori più importanti che siano interessati dalla marcia del treno speciale Reale, i Capi delle Direzioni Compartimentali che compilano l'orario di detto treno sono autorizzati a sopprimere la staffetta su determinati tratti, impartendo in tali casi quelle speciali disposizioni che ritenessero opportune a meglio assicurare la regolarità del servizio (Riduzione di composizione, scorta speciale, vigilanza particolare dei deviatoi o delle diramazioni impegnati dai treni che precedono o incrociano il treno Reale senza la staffetta; fermata nelle singole stazioni per constatare se i treni sieno arrivati regolarmente completi, prima di dare il giunto telegrafico o il libero transito per il treno Reale).

3. La facoltà di cui al capoverso 2 è estesa eccezionalmente al Funzionario del Movimento che scorta la staffetta, il quale potrà di sua iniziativa disporre per sopprimerla o unirla ad altro treno in un determinato tratto quando, per circostanze anormali di servizio, ciò possa riuscire opportuno ad evitare ritardi al treno Reale o ad altri treni importanti. In questo caso, naturalmente, il Funzionario che ha preso tale iniziativa, impartirà tutte le

disposizioni che valgano in relazione appunto a quanto si è detto al capoverso 2, a garantire la regolarità del servizio, nonchè la successiva ripresa di circolazione del treno staffetta.

4. Il Capo di ciascuna Direzione Compartimentale potrà, eccezionalmente, disporre per una composizione del treno staffetta maggiore di quella stabilita al capoverso 1 dell'articolo 14.

Presentata al Comitato d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato nell'adunanza del 18 agosto 1906.



